

Bo z Mandalay...

Burma na szlaku wojny.



Buddyzjska świątynia w górach Kelasa w Burmie

Kraków, w październiku.

Po uprzednim oficjalnym zawiadomieniu rządu japońskiego przez ambasadora Wielkiej Brytanii w Tokio została otwarte w dniu 18 października br. droga między Burmą a południowymi Chinami, skąd nie już w pierwszym dniu celem japońskiego nalotu. W ten sposób wojna zostaje rozognita na jeszcze jeden kraj, gdyż oczywiście jest rzeczą, że przez granicę burmą-chińską idą transporty broni dla Czang-Kai-Szeka, czemu Japonia ze swej strony będzie się starała przeciwdziałać w miarę możliwości, w myśl swych również oficjalnych enuncjacji.

Burma jako najbardziej wschodnia prowincja Indii angielskich należy dziś jeszcze do mało słynnych krajów. Głównie, rzecz jasna, z racji swej niedostępności, wnętrza jej bowiem przecięta jest kilkoma łańcuchami górskimi, biegnącymi północno na południe między czterema głównymi rzekami: Irrawadi, Sittoung, Saluen i Irtokang. Najbardziej zachodnie pasmo gór o wysokości do 4000 m ciągnie się równoległe do rzeki Czayndwin a następnie Irrawadi, dochodząc swymi czołwłkami aż do przyłazka Negrais na południe od Bassein. Ślaniowi

naturalną zachodnią granicę Burmy wraz z wybrzeżami na południe od Akrab, trudno dostępnymi dla swych bogactw i z tego ukształtowania.

Środek kraju, jego południową oś tworzy Irrawadi, wypływająca u stóp Tybetu i uchodząca do Oceanu Indyjskiego olbrzymim rozlewiskiem, złożonym z kilkunastu ramion. Nad jednym z ramion dolży, 34 km powyżej ujścia Irrawadi, leży

Rangoon, stolica Burmy.

dziś miasto, liczące 350.000 mieszkańców. Trzeci po Bombaju i Kalkucie port Indii, Rangoon jako centralny ośrodek handlowy wieksze od zaplecza rzeka, wprawdzie nie w danych warunkach, wyzależająca siecią linii kolejowych. Stąd idzie główna linia do Mandalay, łącząca się u stóp Tybetu w Myitkyna, linia nadbrzeżna do Mawlaikhan, druga do Bassein na zachód i do Prome nad Irrawadi.

Miasto Mandalay.

położone w centralnym biegu Irrawadi, skąd odchodzi ostatnia linia kolejowa na północno-wschód do Laszjo, zamieszkała jest przez 160.000 mieszkańców, głównie buddystów. Między rokiem 1860 a 1880, czyli w danych warunkach, wyzależająca siecią linii kolejowych. Stąd idzie główna linia do Mandalay, łącząca się u stóp Tybetu w Myitkyna, linia nadbrzeżna do Mawlaikhan, druga do Bassein na zachód i do Prome nad Irrawadi.

Wielki handel, najwięcej oparcie przedwojennego, takich jak ryż (1/3 rolni uprawiających 1,1-20 tys. km. kw.), pszenica, kukurydza, rośliny strączkowe, brzoła, bawełna i kawełek, rozwijał się wcale dobrze dzięki sieci kolejowej i żeglowności rzek. Przyczyniło się do tego w niemałym stopniu istnienie kilku portów morskich jak Bengun, Masein, Mouthein, Martaban, Tavoy i in. znaczenie tych portów wzrosło jeszcze wobec znalezienia we wnętrzu Burmy

obfitych złóż ropy naftowej.

Prócz tego z północno-północno-wschodnich posiada Burmę kamienie szlachetne (rubiny, bursztyn i nefryty) oraz srebro, cynę i wolfram. Mimo to jednak przemysł w tym kraju jest słabo rozwinięty a praca jego

ogranicza się wyłącznie do wytwórczości pierwotnego stopnia.

Burma, zajmująca powierzchnię 597.849 km. kw., posiada jeszcze większą część tego olbrzymiego obszaru, bo 378.000 km. kw.,

pokrytą wielkimi lasami

(m. in. drzewa teakowego), którego eksploatacja trudni się szereg europejskich towarzystw. Bez wątpienia nielubą sprzyjać ludności, wilgotny przeważnie, klimat przyczyni się do słabego zaaludnienia kra-

ju. Dziś liczy Burmę ok. 13 i pół miliona ludności pochodzenia mongolsko-mańdziańskiego, przyczerpioną przeważnie z Birmanów (wzwyż 8 milionów). Z wyznawcą reprezentowane głównie buddyzm (wzwyż 11 milionów wyznawców), islam (wzwyż 500.000), mahometanizm (ok. 800 tysięcy) i chrześcijaństwo (około 300 tysięcy).

Główny kraj podzielony jest administracyjnie na 8 dywizji (divisions) i 4 prowincji, t. zw. Szan, Karenni, Pokokan Hall, Trechu, Czita Hills i Kaczin Hills.

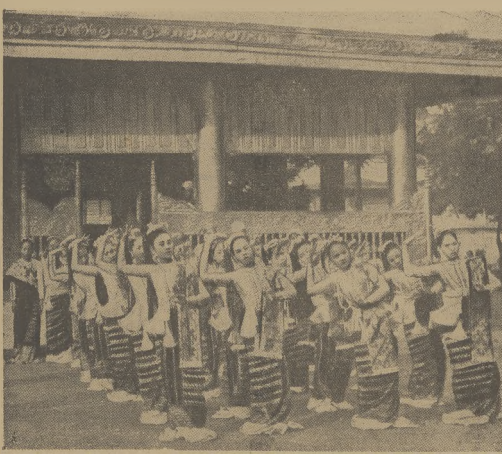
Historia Burmy związana była przez długie wieki z Chinami.

Późni cesarze chińscy, prowadząc swą imperialną politykę, sięgnęli mimo wszelkich naturalnych przeszkód ku południowi, łączyjąc ten górski kraj w obręb prowincji

podległych Pekinowi. Oczywiście zwłak ten był dość luźny a opierał się głównie na okresowych daniach, ściąganych na rzecz władców „Niebieskiego Smoka”.



Rzeźba olbrzymiego zwierza przed świątynią hinduską w Mandalay (Birma)



Tancerki burmańskie

Tulocinnu Burmanin

Dotykiem w r. 1305 mieszkańcy Burmy zostali po wielu latach znagani

wywalczyli sobie niezależność.

Nie bez znaczenia dla tego faktu pozostał los amych Chin, które w miarę wpływu czasu, trawione wewnętrznymi walkami i rozrywkami państwami sąsiadującymi, straciły dawną spójność. Z roku przebiegu 500 lat potrafiła Burmę jako położona zdaleka od szlaków odkryty i postępujący konkwistadorów zachować swą niepodległość.

Wpływy angielskie, stopniowo ograniczając jednak całe południe wielokrotnie azjatyckiego.

Nie omiły też i Burmy.

Wychłannicy rządowi, począwszy od r. 1826, potrafili umiejętnie wykorzystywać zwykle w takich momentach niemożności i lokalne rozgrywy preleudujących do zwierzchniej władzy tubylczych przywódców. Z roku na rok wpływy Wielkiej Brytanii ogarniały coraz dalsze partie kraju, aż nadmurny organizm królestwa burmańskiego nie mógł wytrzymać.

Stela się tu w roku 1886.

Władcy straconi z tronu ostatniego króla Burmy, Thibawa, w tym roku weszła Burmę w skład cesarstwa indyjskiego, do którego i dziś należy, obecnie pod władzą wojskową.

Przegląd Burmy chińskiej prowincji Jünnan i Se-czan posiadał charakter zjednoczenia górzystej, zwłaszcza w południowej części pogranicza w górnym biegu Saluen, Mekongu i Jung-wei-kiang. Wszystkie trzy przedzierają się tutaj głębokimi kanionami na dnie stromych dolin, poczem Jung-wei odchodzi na wschód, przybierając od Czang-kiang szeroki koryto jednej z największych rzek świata.

Główna miasto chińskiego przegraneza do Jün-nan, stolica prowincji tej wraz z nazwą i Mang-ty przy jednej linii kolejowej do Hanoi w Indochinach oraz Tali i Bajan. Warto zaznaczyć, że linia Hanoi-Jün-nan, zbudowana przez francuskich inżynierów i eksploatowana przez francuskie towarzystwo, jest przykładem wspaniałej techniki. Oczywiście koszt budowy jest proporcjonalny do jej handlowego znaczenia, dla którego przetrwała linia wyłożona przez olbrzymi nakładzie sił i ofiar w ludziach.

Szlak jest ponoć się w niewiele śmiały przetrwał z jednego szlaku na drugie, przekreśla doliny elektrycznymi wiadukami a wielkie masywne budowle w tunelach na miarę górskich tras Szwajcarii. Jak widać z komunikatów szlaku japońskiego była ona w chińskiej części

przełomem ataków bombowych samolotów japońskich

w związku z wycofaniem się chińskich oddziałów wylądowali.

Walki, jakie się toczyły na tym pograniczu, będą z natury rzeczy bardzo utrudnione, tym właśnie ukształtowaniem terenu. Zgodnie z linią kolejową nie ma przecież pasa granicznego między Burmą a Chinami. Z dróg kolejowych może być brana pod uwagę droga z Myitkyna w górnej części Irrawadi i drogą nadbrzeżną do Bassein na północno-wschód od Laszjo. Nie mają one zbyt dobrych odpowiedzi na chińskie ataki przetrwania, choć w ostatnich czasach przed poludniową powściągnięciem uwagi siłkami komunikacyjnymi z Indiami z racji rozwijającej się wymiany towarowej. Mimo wszystko i w tym tem oddziaływało z wielu względów pogranicze zdany będzie jak dawniej obok samodzielnego w znacznej mierze na prymitywną lecz skuteczną w górach i dolinach bezdrożach zwierząt jucznych jak muły, osły i konie.

Samoloty japońskie będą się starały, w myśl zapowiedzi dowódcy korpusu ekspedycyjnego w Indochinach, przeprowadzić całej komunikacji. Wskazują na to już pierwsze naloty bombowe m. in. na miasteczko Kua-ping. Tak więc wojna przetrwania choć dotąd życie ustronnego afektu z Mandalay na rok wojennego rozgłosu, nadaje mu równocześnie niemałego znaczenia i wpływa na losy chińskiego oporu z jednej, a postępuje japońskie ofensywy z drugiej strony.

Robert Wojewski.

